Cena egz. 25 zł.

MŁODZIEŻ MORSKA

LIGA MORSKA | Nr 2 | WARSZAWA GDYNIA | luty 1948 r. | Rok IV | MARYNARKA WOJENNA

Przy reflektorze na okręcie wojennym R. P.

fot. W.A.F., Uklejewski

=J a@

, (& # #
(+ + & D
+ # # * S
)
! & 5
& !
(! & 5
(5 & + 5
! (+ # & +
4 # D & 5
+ # &!# #
! & 5 # +
! (# (5 S
( ) E S
((5 ! &ES
5 & ! S
T & !
( ) & # !) S
& + &!) & & + ! S
! 5
- m - 4 $ S
& ! & S
&((# (
Q !) S
& (5 & Q
! D T (& ! & S
& (# (#
! (' ( )
! # DT ( )
5 & + &! E
!) E
& #E
4 $ S
& S

! !#(
) (Q G # S
5 ! D ! S
: # !
(5 E S
& & 5 S
# Y
# (S
5 T , ! ! ! S
&(!
(5 $ D ! 5 S
5 & D (# &S
) (& #
& S
! & ! E& + a
5 & + (5 # 5 S
& & ! 5 ! S
) ! (&
! (& ! # &
! + & (
(5 5Y !) S
) (& DT # & ! S
5 & S
(# + G-Qh-
9 & + (& S
(# & ! +& & S
5 & # 5 # + &S
T ! 4 $! S
(5 #
! & T 6--Q6 -
&E (! & (
! V Q ! & ! # 5S
& & D 5 h-
& & +

+ + ! & + ^
! T & & #E S
! # (# "
& # I &! S
! (& + # 5
(# !# # S
$ # & (5 S
! ! ! # T
(& + (>!
(! "! "
& @ ' T # E(T
! & S
5 & ! S
(&
V) #S
8 (& !
5 (#
+ ! # & &S
+ & +&(& + ! 5
-] * E &T E ! S
& & (# ! S
# (! ! #
(+ # 5 5 (
I (E& ! T E
! ! (0
& (1 > ! *
) & @ & &
63 ! + 5 S
#!) S
#! +# "! "
& , & +
# + ! "
& !# &
# ! D (#
!(& + S
4 D 5 S
! S
! #! S
(4 (S
& $ + # #
! & (! S
+ 5 & (5 S

(! S
Y
! ' #
! # # &T !
(&E & & T
&(E (# S
& & & (5
(# (& ! E
4 & ! # S
> & 5 S
& & & # 5
! & (@ S
! 5 V S
D(! 5 ! ( )
D(5 ! & # (
! & ! S
+,(8 (& ! ("

.U(6(>8)%+,% +# 5 !NQ%70

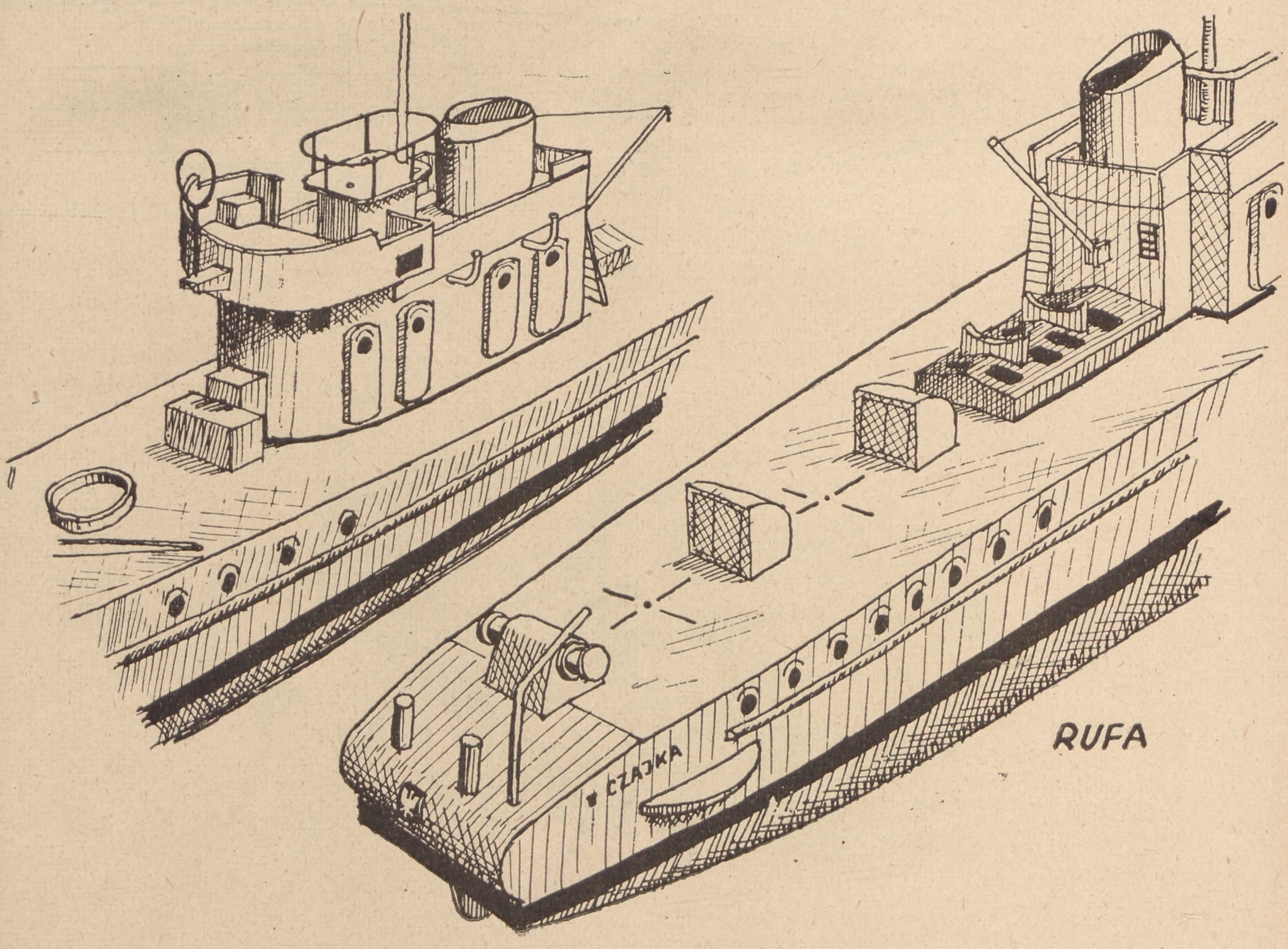
MODELARSTWO

BUDUJEMY

MODEL O.O.R.P.

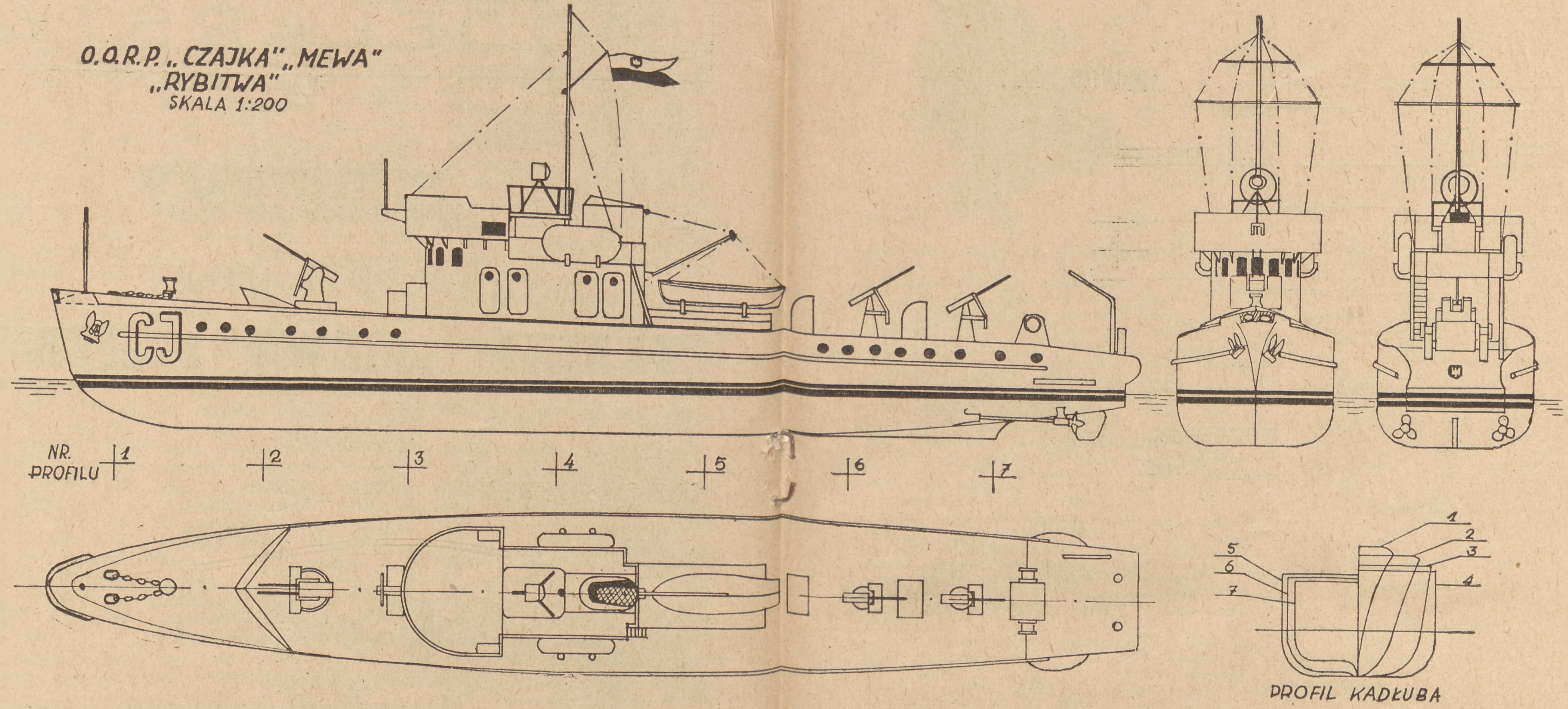
„CZAJKA“ „MEWA“ i „RYBITWA“

SKALA: 1:200

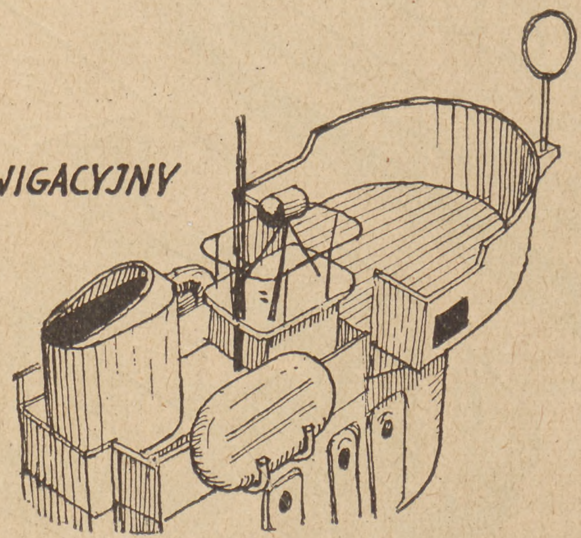


O.O.R.P. „CZAJKA" „MEWA" „RYBITWA"

SKALA 1:200

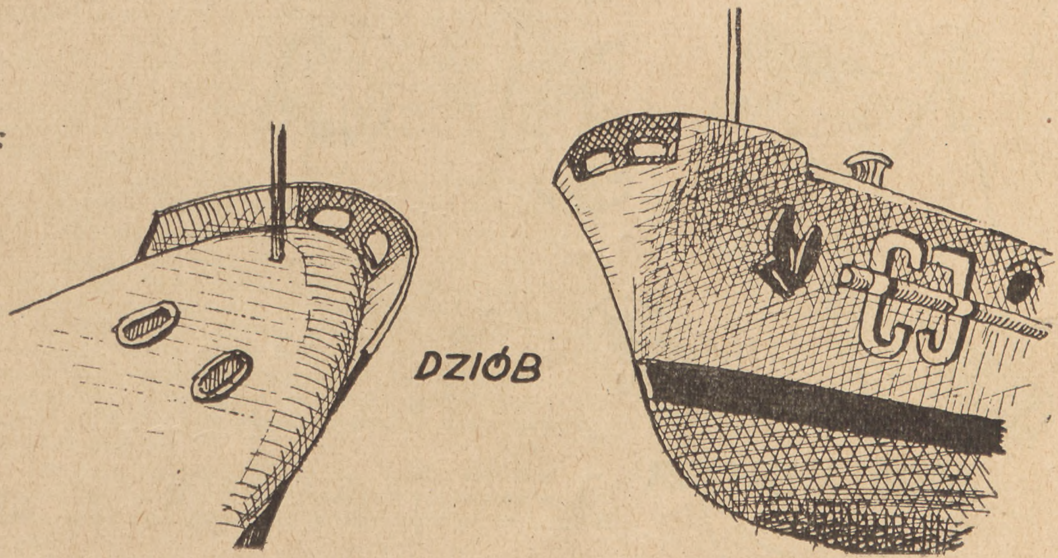


POMOST NAWIGACYJNY



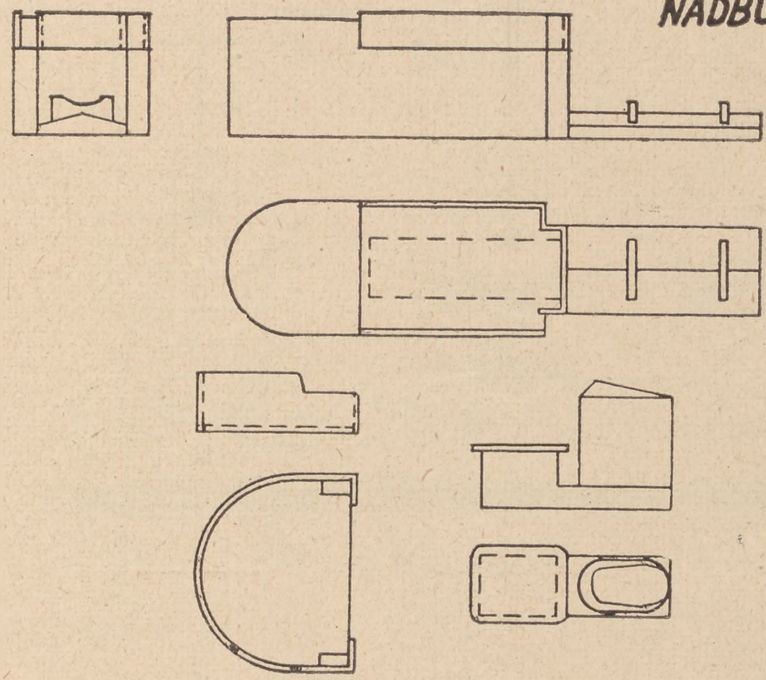
LITERY NA DZIOBIE:

CZAJKA - CJ
MEWA - MW
RYBITWA - RB



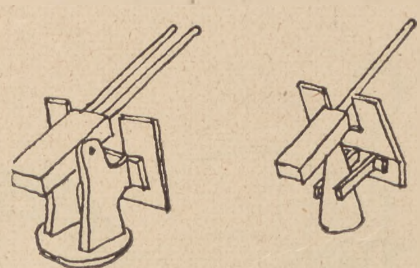
DZIÓB

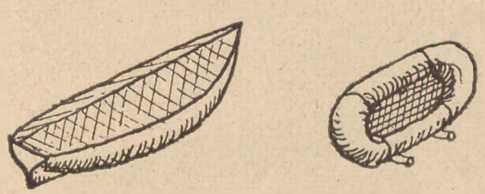
NADBUDÓWKA



REFLEKTOR

DZIAŁKA PRZECIWLOTN.





ŁODŻ I TRATWA

Historia, którą chcę opowiedzieć, nie jest usłyszaną lub zmyśloną, lecz jest to autentyczne zdarzenie, w którym udział biorą — jak zresztą tytuł wskazuje — okrętowy dzwon, służący do wybijania godzin i ja.

Gdy po zakończeniu roku szkolnego po egzaminach teoretycznych nasz rocznik został zaokrętowany celem odbycia letniej praktyki, byłem pełen entuzjazmu dla tej zmiany w mym trybie życia.

Po nocach śniły się jeszcze koszmary egzaminów, namiary kompasowe z przekrojami wind kotwicznych, formuły matematyczne z wykreślaniem kursu — wszystko wrzało w jakimś potwornym bigosie poegzaminacyjnym. Nawet perspektywa niewygodnego i dość ciężkiego życia okrętowego stawała się słodką ulgą w porównaniu z naprężeniem ostatnich dni w szkole.

I oto objuczony potężnym workiem marynarskim, hamakiem i „czort wie czym" jeszcze, wszedłem po trapie na pokład okrętu, który miał mi przynieść tyle chwil przyjemnych i gorzkich, wesołych i przykrych. Niezadługo staliśmy na zbiórce na śródokręciu. Po sakramentalnych słowach wygłoszonych przez z. d. o.*), że o okręt należy dbać itd. podoficer ewidencyjny odczytał z namaszczeniem przydziały.

Gdy dojechał do mnie zamieniłem się w słuch: „Nr. 300 k — pomieszczenie H — szafka 283 — bakista 283 — alarm manewrowy — dziób..." itd. aż przyszło „Stacja sprzątania ...Dzwon Okrętowy!" Kolega, stojący obok mnie, szturchnął mnie pod łopatkę: „Kanada, bracie!" Za bardzo byłem wówczas „zielony" na okręcie, aby się cieszyć lub smucić z tego przydziału. Coś dziwnego jednak podpowiadało jakąś nadzwyczajność, kryjącą się za niewinną pozornie nazwą „dzwon okrętowy".

Większość kolegów, z wyroków dowództwa, zawarła tego dnia trzymiesięczną znajomość ze szczotkami, szwabrami, hydrantami i innymi grubszymi akcesoriami toaletowymi, używanymi na okrętach wojennych. Była jeszcze wprawdzie grupa „sidolarzy" (tak nazwałem obcujących z mosiądzem z powodu „Sidolu" jako czynnika podstawowego) bliskich memu sercu, lecz ta elita działała na pomoście bojowym, czyli w nomenklaturze miejskiej o jakieś dwa piętra wyżej.

Na pokładzie przeto zostałem sam z buteleczką Sidolu, pakułami i flanelką, w otoczeniu innych sprzątających.

Tego samego dnia moja burta miała wyjść na ląd.

Troski okrętowe odżyły dopiero nazajutrz po pobudce. Gdy reproduktor rozgłośni okrętowej przemówił głosem oficera wachtowego: „Zbiórka załogi do sprzątania okrętu! Powtarzam: Zbiórka załogi do sprzątania okrętu!" Na miejscu zbiórki stałem bodaj jako pierwszy. Gnany ciekawością nowicjusza po komendzie „Do sprzątania okrętu rozejść się!" poszedłem do magazynu pokładowego wyfasować przybory. I tu zaczęła wschodzić sława mojej kariery dzwonnika!

Bosman okrętowy, młody, bez brody, bez fajki, nie wyglądający na bosa z londonowskich czy conradowskich powieści od razu udowodnił, że nie bardzo się od tamtych różni.

Ach! Jak się można na ludziach pomylić! Gdy mu zameldowałem, że... „ja... właśnie... jestem... od dzwonu", przerwał z uśmiechem: „A! dzwon. No cóż? pięknie, fach zabezpieczony na starość". Nie zrozumiałem. Wyjaśnił, że: „Na starość posada dzwonnika w każdym wiejskim kościółku gwarantowana i wtedy taka praktyka jak znalazł". Nie próbowałem oczywista oponować, że takie marzenia są mi obce, jako też żadnych aspektów w tym kierunku w sobie nie zauważyłem. Kazał magazynierowi wydać wszystko co mi było potrzebne i tak, nieco przystopowany w swym zapale, zabrałem się do czyszczenia.

Wietrzyłem już jednak, że z tą moją posadą jakoś „nie klawo".

Jednak przez kilka pierwszych dni wszystko szło „okey". Dbałem o dzwon uczciwie i ślady palców wachtowego przyprawiały mię o złośliwe objawy zachowania, a gdy sam pełniłem wachty trapowego i wybijałem godziny, robiłem to z satysfakcją człowieka „znajdującego się na własnym podwórku", wkładając w to uderzenie więcej (zdawało mi się) staranności, niż kto inny. Na pozór niema nic prostszego jak uderzyć w dzwon. Lecz utarło się na okrętach, że każda wybijana szklanka**) świadczy nie tylko o danym marynarzu, lecz jest punktem honoru całego okrętu. A szczególnie w nocy, gdy w godzinach i półgodzinach nad portem rozbrzmiewa dźwięk dzwonów!

A dzwon błyszczał. Ba! Lśnił! Gdy Sidolu zabrakło zawarłem traktat handlowy z pomostem i wzamian za pakuły, które kombinowałem z maszynowni, otrzymywałem ten szlachetny płyn.

Ale czar prysł! Dzwon okrętowy, niestety, znajduje się zanadto w publicznych miejscach, t. z. na śródokręciu.

Codziennie rano oficerowie zbierali się przed podniesieniem bandery w pobliżu mej stacji sprzątania i zawsze poleciało od nich kilka uwag pod adresem dzwonu i jego opiekuna. Można powiedzieć, że utarło się na okręcie interesowanie się nami (t. j. mną i dzwonem). Nawet najgorsze „łajzy" okrętowe pozwalały sobie na „dowcipuszki" — a to dobijało. Także poza okrętem ścigało mnie widmo dzwonu. Gdyśmy na przykład wracali z wiosłowania i nasza łódź mijała inne okręty, wtedy zaczynało się:

— Patrz, to jest dzwon!

— Pycha!

— Co za połysk! Nie to co u nas!

I to wszystko tak bezosobowo, elegancko, w powietrze, jakby nie do mnie! Cierpiałem w milczeniu, każde nieopatrzne wplątanie się w dyskusję z nimi, groziło prawdziwą ucztą duchową (dla nich, oczywiście).

Podczas południowego sprzątania okrętu, przed obiadem, dwóch gentlemenów w spodenkach jedynie i czapkach przerwawszy na chwilę swe czynności, zaczynało taki dialog:

— I to ma być dzwon!?

— Wstyd!

— Hańba dla całego okrętu!

I brakowało jeszcze, aby ktoś ze starszych podoficerów usłyszawszy taki dyskurs przyłączył się do tego chóru głosem narzekania (specjalność marynarzy starszej generacji):

— Ba! Za moich czasów, to taki dzwon się świecił jak psu (tu następowało określenie o charakterze anatomicznym). Lecz przyszła kryska na Matyska! Piszę to dlatego, że zupełnie realistycznie biorąc, dzwon był ostatecznie dość wygodnym, w porównaniu z innymi sprzątaniami, zajęciem.

W wyniku mej sławy, która w końcu dotarła do mesy, poddany zostałem obserwacji i stwierdzono, że za 20 minut (tyle trwa każdorazowe sprzątanie) można zrobić więcej. A że uznano widocznie, że jestem już dostatecznie wyspecjalizowany w kwestiach sidolowo-pakułowych, postanowiono dać mi możność doskonalenia się.

Pewnego dnia oficer nawigacyjny odczekał cierpliwie pierwsze 5 minut mego dzwonniczego upojenia i dość cierpkim głosem powiedział:

— Dość! Weźcie swoje ciuchy (sidol, pakuły, flanelkę) i chodźcie ze mną! — Na awaryjnym pomoście nawigacyjnym wskazał na mosiężne części koła sterowego i kompasu, oraz tuby głosowe i oznajmił, że „pojutrze chciałbym to znaleźć w takim stanie, w jakim te urządzenia były w chwili ich montowania". Chciałem zrobić uwagę, że nie widziałem ich wówczas, lecz ograniczyłem się do wypróbowanej w takich sytuacjach odpowiedzi: „Tak jest!", choć wiedziałem z góry, że połysk nie przypadnie nawigatorowi do gustu.

Następnym dodatkowym zajęciem, które na mnie spadło, była tablica rozdzielcza „dzwonków na wachtowego", będąca w bezpośrednim sąsiedztwie mego dzwonu. Mosiądzu na niej było do „nagłej krwi"! Próbowałem delikatnie oponować, oczywista bez skutku. Dostałem termin do generalnego sobotniego przeglądu przez z. d. o. — Westchnąłem i wziąłem się do usuwania wojennych pozostałości pod postacią śniedzi. Na dobitek w pobliżu dzwonu leżał hamulec taśmowy (kawał walcówki — językiem lądowym), djabeł wie, dlaczego właśnie tutaj! I któregoś dnia bosman okrętowy wściekły, że ktoś na dziobie rozlał bańkę drogiej farby okrętowej, część złości wyładował właśnie na mnie.

Punktem zaczepienia był ów nieszczęsny hamulec (nota bene, pokryty solidną warstwą rdzy).

— Stalową szczotkę i natychmiast wyczyścić!!

— Tak jest! — Hamulec oskrobałem bardzo gorliwie. Pogoda była wybitnie „pod zdechłym Azorkiem" z deszczem, no i hamulec powtórnie zardzewiał! Bosman zauważył to wcześniej ode mnie!

Awantura była — można powiedzieć — na poziomie. Na próżno starałem się go przekonać, że już raz czyściłem. Nie było rady. Hamulec wszedł do mych czynności i rdzewiał namiętnie, a ja czyściłem. I tak w kółko! Na próżno przekonywałem bosa, że może lepiej wysmarować go czymś, ewentualnie pomalować i schować gdzieś indziej. Narażałem się tylko na pouczające monologi, że nie po to jestem na okręcie, abym starszych uczył i porządki na okręcie zaprowadzał. Lecz wszystko dotychczas opisane nie zamykało spisu niespodzianek związanych z dzwonem. W pobliżu mej stacji sprzątania znajdowało się na śródokręciu 15 skajlajtów, czyli okienek, wychodzących z maszynowni na pokład.

Otóż maszyniści otrzymali rozkaz wyczyścić je z bojowej farby, którą były pomalowane, a że były one mosiężne, więc powinny błyszczeć! Maszyniści poskarżyli się I oficerowi-mechanikowi, który z kolei interweniował u z. d. o. Zawyrokowano, że 15 sztuk wyczyści najbliżej sprzątający.

Wiadomo — ja!!! Zobojętniałem kompletnie i absolutnie nie zdziwiłbym się, gdyby mi kazano czyścić np. mosiężne poręcze w gmachu dowództwa Mar. Woj. Uznano mnie widocznie za niezastąpionego pucera wszystkiego, co się świeci! Ktoś jednak na okręcie zlitował się nade mną. Do tej ostatniej czynności dostałem pomocnika. On oskrobywał z kilku warstw angielskiej farby, a ja upiększałem, restaurowałem, wykańczałem, jak kto woli! Zmartwienie było z zakrętkami motylkowymi, wewnątrz w nacięciach było moc starej oliwy i brudu. Lecz czy tylko z tym było zmartwienie?

Zaczynałem się buntować wewnętrznie. Miłość dodzwonna zaczęła się przeradzać w nienawiść, aby pewnego dnia wylać się pod postacią... ale tu trzeba dodać kilka słów.

Pewnego dnia okazało się, że koło skrzyni torpedowej jest nie posprzątane. Czy szukano winnego nie wiem, fakt, że kazano mi posprzątać. Zdobyłem się na odwagę:

— Panie Kapitanie! Melduję, że ja sprzątam: dzwon, tablicę rozdzielczą, skajlajty, hamulec taśmowy, koło sterowe, kompas i tuby głosowe pomostu awaryjnego. — Wypaliłem to jednym tchem. Byłem już przygotowany na raport karny, gdy kapitan uśmiechnął się:

— Dobra! Ale teraz zamieść koło skrzyni!

Po kilku dniach przybyło kilkunastu nowych marynarzy do załogi i w związku z tym zmieniono przydziały. Dostałem z dwoma kolegami spardek***) działa Nr 3. Dzwon przestał dla mnie istnieć. Świat stał się znów piękny!

Upłynął miesiąc.

Staliśmy wówczas na doku. Było piękne, niedzielne popołudnie. Głośnik zapowiedział zbiórkę wolnej burty do wyjścia na ląd. O 16-tej miałem się spotkać z pewną czarującą przedstawicielką płci pięknej. Byłem w bardzo dobrym humorze.

Byliśmy już w zbiórce, gdy dyżurny podoficer dolnych pokładów oświadczył, że przed wydawaniem przepustek odczyta nazwiska skreślonych z wyjścia. Gorączkowo przypominałem sobie ubiegłe dni, gdy... usłyszałem swe nazwisko w tym spisie!

Niemożliwe! Na wszystkich zbiórkach byłem. Nikt mnie nie mógł na niczym nakryć! Po komendzie „Na ląd rozejść się" zbliżyłem się do podoficera dyżurnego, indagując go o powód tej kary. Umówione spotkanie potęgowało me zdenerwowanie. Bosman nie znał przyczyny zakazu wyjścia, polecił udać się do oficera dyżurnego.

Poszedłem. Dyżurny siedział w mesie i czytał książkę. Zły jak wszyscy „odwalający" służbę w niedzielę, (to był też czynnik ważny dla mnie, a nie wróżący nic dobrego). Gdy zameldowałem o co chodzi, rzucił krótko:

— Nazwisko? — Wymieniłem.

— No tak! Nieobecność na swojej stacji sprzątania podczas przeglądu okrętu przez d-cę.

— Panie poruczniku! Melduję, że byłem, mam świadków, tam nas sprząta trzech!

Dokończenie obok »»

Wspomnienie marynarskie

Rex i Betty

Był sobie Rex i Betty. Rex — to wspaniały rasowy wilczur na ORP. „Piorun", a Betty — mała małpka na ORP. „Błyskawica".

Marynarze lubią zwierzęta, wierzą nawet w maskoty, dlatego też Rex i Betty były wielkimi przyjaciółmi załogi obu polskich okrętów.

Dopóki „Piorun" nie dobijał do burty „Błyskawicy", nie było żadnych pretensyj i nieporozumień pomiędzy załogami tych okrętów.

Rex nadzwyczaj mądry pies zyskał sobie ogólną sympatię i popularność wśród „piorunowców". Byli dumni z jego psiej urody, a on z kolei okazywał wielkie przywiązanie do polskich marynarzy. Przy zakotwiczaniu okrętu, w alarmie manewrowym Rex także zawsze brał udział. Wsparty na przednich łapach o górny pomost stał przy dowódcy i swymi mądrymi ślepiami pilnie obserwował ludzi, uwijających się na dziobie okrętu. Po skończonych manewrach schodził z pomostu razem z dowódcą. Czas spędzał przeważnie na pokładzie. Na morzu Rex czuł się pogromcą fal, biegł i szczekał do każdej fali, wdzierającej się na pokład, a gdy woda spływała Rex dumnie kroczył, sądząc chyba, że to on tego dokonał.

Gdy była zbiórka marynarzy na ląd, Rex przechadzał się przed frontem, jak gdyby pomagał of. dyżurnemu w dokonywaniu przeglądu. Pierwszy wskakiwał do motorówki i po dobiciu do molo wychodził na ląd. Tutaj zwykle odłączał się od marynarzy, bo nie lubił whisky i szukał widocznie przygód, których psia natura wymagała. Punktualnie kwadrans przed godziną dziesiątą wieczorem, zjawiał się w którymkolwiek z barów w Plymouth i od razu przychodził do polskiego marynarza, którego zawsze odróżniał, chociażby nawet ten marynarz był pomiędzy tysiącem Anglików w podobnych mundurach. Wraz z załogą wracał na okręt autobusem. Nigdy się nie spóźnił, tylko od czasu do czasu brał sobie „przepustkę" do rana „aby się wyszumieć".

„Błyskawiczanie" mieli swoją maskotę Betty. Nie było chyba zabawniejszego stworzenia, jak ten właśnie małpiszon!

Któżby przypuszczał, że duży Rex zakocha się w małym Betty (małpie płci męskiej) i poróżni załogi obu okrętów!

Stało się to, gdy pewnego dnia ORP. „Piorun" dobił do „Błyskawicy". Rex, gdy ujrzał Betty, nie mógł od niej oczu oderwać. Szczekał, przyglądał się małpie z różnych stron, która dzięki swej zręczności nigdy nie pozwoliła mu zbliżyć się do siebie. Rex nie odchodził od uwiązanej na sznurku, skaczącej po nadbudówkach małpy. Całymi dniami pozostawał na pokładzie „Błyskawicy", a gdy przed odkotwiczeniem przemocą zabrano go na ORP. „Piorun", potrafił jeszcze przeskoczyć z pokładu jednego okrętu na drugi już po odbiciu.

Załoga „Pioruna" czuła pewną urazę do „Błyskawicy" i wolałaby nie stawać przy burcie okrętu, który zabierał im Rexa.

Marynarze, żartując, wzajemnie „przygadywali" sobie na temat wyczynów bojowych, jak zatopienie „Bismarcka" i t. p., a winien temu był Rex i jego wielka miłość do Betty.

W. Hryciuk, chor.

— Jakto trzech? Dzwon sprząta trzech! — Mesa zawirowała mi przed oczyma. Pociemniało, później poczerwieniało, a gdy znów jaśniej zarysowała się postać siedzącego w fotelu porucznika, zacząłem gorączkowo i chaotycznie: że to nie ja, że ktoś inny teraz czyści dzwon. Porucznik przerwał mi już zdenerwowany:

— Wy nie czyścicie dzwonu? — Pojąłem tragikomizm mej dzwonniczej sławy, która tak przylgnęła do mnie. Zacząłem od początku, że „w związku ze zmianą przydziałów" itd. W końcu czepiłem się ostatniej deski ratunku: powiedziałem po prostu, dlaczego mi tak zależy na dzisiejszym wyjściu na ląd.

W przypływie wspaniałomyślności puścił mnie.

A w następnym tygodniu z radością powitałem rozkaz o przeniesieniu mnie wraz z grupą kolegów na inny okręt.

Pożegnałem się z wszystkimi i z okrętem. Tylko koledzy zauważyli, że należało się pożegnać z dzwonem.

— Obejdzie się!

Ale gdy już holownik odbijał, uśmiechnąłem się jakoś dziwnie, nie bez wzruszenia, do połyskującego wysoko nad dokiem dzwonu z napisem „BŁYSKAWICA" 1937.

D. R.

*) Zastępca d-cy okrętu.

**) W jęz. marynarskim uderzanie w dzwon.

***) Spardek — pokład nadbudówki okrętu.

4 MIESIĄCE NA TRATWIE

W kwietniu 1947 r. sześciu młodych uczonych skandynawskich rozpoczęło ekstrawagancką podróż. Popłynęli drewnianą tratwą, długości 14 m. z Callao w Peru do archipelagu Tuamotu (wyspy polinezyjskie). Podróż ta trwała cztery miesiące, a celem jej było udowodnienie teorii jednego z jej uczestników, Thora Heyerdahla, że Polinezja została skolonizowana przez Peruwiańczyków przed 1500 l.

Liczni uczeni wykazali podobieństwa istniejące pomiędzy Peru a wyspami Pacyfiku. Słodki ziemniak i dynie były dwiema uprawianymi roślinami w obydwóch miejscach, gdy przybyli tam pierwsi Europejczycy. Nazwa polinezyjska dla słodkich ziemniaków jest „kumara", a tak samo określali je pierwotni mieszkańcy Peru, gdzie botanicy umiejscawiają ojczyznę tej rośliny. Języki miejscowe, zarówno w Polinezji jak i w Peru, cechuje duże podobieństwo. Świętym wodzem Peruwiańczyków z okresu przed-Inkowego był Kon-Tiki, Bóg twórczości. U Polinezyjczyków także Tiki jest główną postacią legendarną.

Chcąc zbadać możliwości podróży przy użyciu najprymitywniejszego środka, młodzi uczeni skandynawscy zbudowali tratwę, odpowiadającą tym, jakie kiedyś budowali pierwotni Peruwiańczycy. Tratwa ta, nazwana „Kon-Tiki" mierzyła 14 m długości i 6 m szerokości i składała się z 18 pni. Na „pokładzie" (jeżeli tak określić można powierzchnię tego „statku") umieszczono kabinę o dług. 4.50 m i szerokości 2,5 m, w której znalazły pomieszczenie instrumenty meteorologiczne, wyposażenie radiowe i ekwipunek załogi. Przed „kabiną" znajdował się żagiel o powierzchni 30 m². Załoga składała się z inicjatora tej podróży Thora Heyerdahla, dalej inż. mech. Hermana Watzingera, który zajmował się obserwacjami meteorologicznymi i hydrograficznymi, Erika Hesselberga, nawigatora i fotografa, Bengta Danielssona, „intendenta", oraz Forsteina Raaby i Knuta Hauglanda, radiooperatorów.

28 kwietnia holownik wyprowadził tratwę z portu Callao. Po wypłynięciu na otwarty ocean założono żagiel, na którym znajdowała się wymalowana głowa Kon-Tiki.

A oto krótkie sprawozdania, jakie załoga nadawała przez radio w trakcie rejsu.

13 maja W przeciągu dwóch tygodni popędził nas wiatr i prąd Humboldta przeszło 500 mil. Przez 5 dni i nocy staczaliśmy ciężką walkę z burzą, która dosięgła nas niedługo po zniknięciu na horyzoncie Andów. Jednak tratwa nasza okazała się wytrzymała i dawała sobie radę nawet z największymi falami. „Kabina" nasza jest sucha i przytulna. Spędzamy czas czytając i studiując. Różnorodność ryb dokoła nas jest niepojęta. Zdaje się, że płyniemy przez akwarium. Ryby latające, przyciągane światłem naszej lampy, wpadają nocą prosto do kabiny. Używając ich jako przynęty, możemy złapać w przeciągu 5 minut więcej ryb, aniżeli jesteśmy w stanie zjeść w przeciągu dwóch dni. 6 maja ukazał się na przeciw nas olbrzymi wieloryb. Podpłynął do nas na odległość dwóch metrów, po czym zanurzył się i przepłynął pod tratwą. Z ulgą spoglądaliśmy, jak zanurzał się coraz głębiej. 10 maja Watzinger podpłynął pod tratwę chcąc naprawić drobne uszkodzenie. Po pierwszym nurkowaniu usiadł na skraju tratwy spuszczając nogi do wody. Naraz ujrzeliśmy brązowego rekina zdążającego w jego kierunku.Heyerdahl wbił w grzbiet rekina harpun. Rozwinęła się gwałtowna walka, podczas której jeszcze jeden harpun powędrował w grzbiet rekina. Wreszcie rekin dał za wygraną i uciekł z harpunem, sterczącym w grzbiecie. Jednak Herman zdecydował się pozostawić naprawę tratwy na późniejszy okres.

27 maja Płyniemy już przez miesiąc na naszej tratwie i mamy 1100 mil poza sobą. Od chwili zniknięcia wybrzeża na horyzoncie nie spotkaliśmy żadnego statku. Wiatr wieje w kierunku płd.-wsch. i przy pomocy steru utrzymujemy łatwo nasz kurs.

Pierwotni Peruwiańczycy z rozmysłem budowali środkowy pokład z bambusu. Nawet spokojne fale zalewają główne belki. Jednak nigdy nie sięgają one wyżej aniżeli 30 — 40 cm powyżej tratwy. Większe fale, przy bardziej wzburzonym morzu uderzają z wielką siłą, lecz szybko znikają pomiędzy belkami, które pokryły się zupełnie powłoką drobnych muszelek i roślin morskich. Nocą drzwi od naszej kabiny pozostają niedomknięte, bowiem upał nocy tropikalnej jest nieznośny. Niedawno Forstein, który spał blisko okna przebudził się nagle, czując, że coś wędruje w pobliżu jego głowy. Watzinger pospieszył się i złapał rybę długości około 1 mtr. podobną raczej do węża z długimi, ostrymi zębami. Obudzony przez to zamieszanie Bengt Danielsson, któremu opowiedziano o tym, odpowiedział krótko „Taka ryba nie istnieje" i zasnął głęboko.

6 czerwca Podczas chmurnej nocy fosforescencja morza stwarza z ryb znajdujących się płytko pod powierzchnią pewnego rodzaju iluminatory. Większe ryby, będące w niezbyt wielkiej odległości od tratwy, stwarzają wrażenie jak gdyby olbrzymich stworzeń, bowiem ich niewyraźne w ciemności kształty, oraz błyszczące z powodu fluorescencji zarysy powiększają je znacznie.

7 czerwca Knut Haugland, który na skraju tratwy prał bieliznę, zobaczył dziwne stworzenie. Okazało się, że był to pewnego rodzaju rekin; jeden z gatunku największych i najzłośliwszych mieszkańców głębin morskich. Był on około 8 m długi, miał jak gdyby żabi pysk, szeroki na 1 m. Cielsko jego było brązowe, pokryte białymi plamkami. Ogon jego kończył się łapami, które wystawały ponad powierzchnię morza. Chcąc go zwabić uczepiliśmy na kilku hakach około 20 kg mięsa delfina. Gdy monstrum to zbliżyło się do tratwy, Herselberg wbił mu w kark ciężki harpun. Niestety, co było zresztą do przewidzenia, olbrzymi ten zwierz zerwał linę i znikł w głębinach.

Jesteśmy teraz najbardziej oddaleni od lądu, t. zn. mamy mniej więcej połowę trasy poza sobą. Coraz bardziej czujemy się na naszej tratwie jak w domu. W jasne, bezksiężycowe noce kilku z nas opuszcza tratwę na składaku gumowym, aby spojrzeć na naszą tratwę z daleka. Płynąc z jedną lampą, olbrzymim żaglem i znajdującą się na pokładzie „Kabiną", która jest raczej podobna do chaty murzyńskiej, tratwa nasza wygląda jak statek z jakiejś baśni. Przy trochę wzburzonym morzu i większej odległości pomiędzy tratwą i składakiem, załoga tego ostatniego traci nieraz tratwę z oczu. Wtedy wszyscy szybko staramy się wrócić na tratwę, która wydaje się nam najtrwalszym i najbezpieczniejszym miejscem na świecie.

Watzinger bada nowe typy wyposażeń ratowniczych i pomocniczych i nadaje meldunki meteorologiczne. Knut Haugland i Forstein balansują po maszcie przeprowadzając eksperymenty z nowymi antenami. Przy pomocy sześciu aparatów nadawczych udaje im się utrzymać kontakt ze wszystkimi częściami Stanów Zjednoczonych, Kanady, Panamy, Peru, Australii, Nowej Zelandii i Hawajów.

9 lipca Po 75 dniach żeglowania przepłynęliśmy 3.400 mil morskich. Mniej więcej po 500 dalszych powinniśmy osiągnąć pierwsze wyspy archipelagu. Chociaż jeszcze jest za wcześnie na wyciągnięcie wniosków z naszych osiągnięć, poczyniliśmy cały szereg interesujących spostrzeżeń. Uprzednio przygotowana podróż umożliwiła pierwotnym Peruwiańczykom zabranie do Polinezji wystarczającej ilości ziemniaków, jak i innego prowiantu. My mamy na tratwie takie ziemniaki, które znajdują się na pokładzie i są wystawione na działania atmosferyczne.

Przeszliśmy cały szereg silnych burz i tratwa nasza sprostała wszystkim zadaniom. Jak wiadomo, pierwotni mieszkańcy Płd.—Ameryki przewozili zapasy słodkiej wody w wydrążonych pniach bambusowych, których końce zatykano. Chociaż naszymi głównymi zbiornikami wody były bańki mieliśmy także około trzydzieści takich prymitywnych zbiorników na pokładzie, a raczej pod nim, gdyż mieściły się one pomiędzy wiązaniami belkowymi naszej tratwy. Okazało się, że ten sposób przewiezienia jest dobry, gdyż nie ogrzewa się ona zbytnio zachowując temperaturę wody morskiej. Oprócz tego można uzupełniać zapasy zebraną podczas podróży wodą deszczową. Prehistoryczne tratwy, które wypłynęły na połowy zbyt daleko od brzegu, musiały siłą rzeczy zostać uniesione przez prąd Humboldta i płynąć tą samą trasą co i my teraz. Śmierć głodowa nie groziła ich załogom, bowiem ryby latające same spadają na pokład a spod wiązań łatwo można wydobywać różne skorupiaki.

15 lipca W ciągu dziesięciu tygodni, które spędziliśmy dotychczas na oceanie, poczyniliśmy cały szereg interesujących badań. Jednym z najbardziej interesujących było zbadanie wartości odżywczej planktonu.

Jak wiadomo, plankton jest nazwą zbiorową dla miliar-